

# AVINEWS

quindicinale di informazione tecnica per gli agenti di viaggi

**PIANETA  
TERRA**

**UN  
ANNO  
INSIEME**



**OGNIBENE IERI E DOMANI**

**1990 anno nuovo ... AvineWS tutto a Milano**

**I liberi cieli azzurri d'Europa**

**In Sardegna un agriturismo sui generis**

1993

# I LIBERI CIELI AZZURRI D'EUROPA

**Entro il '93 mercato unico del trasporto aereo. Ma ci sono resistenze di Stati e compagnie. Sulla questione "charter" si profila addirittura un conflitto Nord-Sud. Le tariffe in Italia e altrove**

di Mauro Ferri

**I** dodici Paesi della CEE si sono impegnati a realizzare il mercato unico del trasporto aereo, a partire dal 1-gennaio 1993. In altri termini, anche questo settore avrà regole di mercato liberali, in armonia con quanto avverrà per la vendita nella CEE di tutti i beni e servizi.

L'intesa è recente (i primi di dicembre) ed è stata raggiunta nonostante le riserve della Danimarca, della Grecia e del Portogallo.

Conviene precisare, per onestà d'informazione, che il mercato unico del trasporto aereo è tutto da inventare, ma i ministri europei - ben conoscendo le resistenze che incontreranno lungo la strada - hanno deciso di procedere gradualmente.

Forse, non tutti sanno che il processo di liberazione è cominciato dal 1 gennaio 1988, con pressioni sulle compagnie in materia di monopoli e tariffe. Questa prima fase dovrebbe concludersi il 31 dicembre 1990, ma non si esclude una sua proroga, soprattutto se i dodici Paesi della CEE si metteranno d'accordo sul fatto che essa potrebbe costituire un "ponte" verso il mercato unico del 1993.

Ecco, intanto, le novità più grosse dell'intesa raggiunta a Bruxelles:

1) **Tariffe** - Il primo obiettivo è di rendere più flessibile il sistema tariffario attuale, anche per farlo diventare più "trasparente" e comprensibile al con-

sumatore. Naturalmente, le tariffe ridotte (tipo "pex" e "superpex") rimarranno in vigore e così le altre facilitazioni (per i giovanissimi e la "terza età").

Ma la vera novità è costituita dal fatto che per bocciare una tariffa relativa al trasporto aereo tra due Paesi sarà necessaria la "disapprovazione" di entrambi i governi competenti e non di uno solo. Si tratta di una piccola rivoluzione, perchè cancella il diritto di "veto", del quale profittano oggi i governi che intendono proteggere la compagnia di bandiera dalla concorrenza del vettore straniero più competitivo.

2) **Charter** - Attualmente i voli charter sono liberi, quindi non debbono essere liberalizzati.

Ma si va delineando una specie di "alleanza mediterranea" tra Italia, Spagna, Portogallo e Grecia per la redistribuzione delle attuali quote di mercato. L'80% del traffico charter europeo fa capo all'Inghilterra e alla Germania. Il fenomeno ha una sua spiegazione: le vacanze nel Mediterraneo dei turisti nordici, un fatto al quale non fa riscontro un analogo flusso di turismo meridionale verso il Nord.

Qual'è il problema? I Paesi del Mediterraneo vorrebbero anch'essi una fetta della torta charter. A Bruxelles, il problema è visto solo per l'aspetto di una eventuale concorrenza sleale. Quindi, si pensa alla regolamentazione del-

le sole fasce orarie tra i diversi vettori, per impedire che i "nordisti" facciano danni ai "sudisti".

3) **Offerta di posti** - In tempi di monopolio del trasporto aereo, sulle rotte tra due Paesi vigeva il principio del "fifty-fifty", ma già in questi ultimi anni qualcosa è cambiato. Dal 50 per cento, si è passati prima al 45-55 per cento e poi al 40-60 per cento.

Ma con la fine del '90, la distribuzione dei posti tra due compagnie che esercitano la stessa rotta potrebbe arrivare ad una nuova proporzione: 67,5 per cento contro 32,5 per cento. Va detto che i dodici Paesi della CEE non hanno ancora formalizzato un accordo in tal senso, tuttavia il principio è stato accolto.

4) **Cabotaggio aereo** - In questo campo, per la verità, sono stati fatti timidi progressi. Attualmente, i governi nazionali hanno la massima discrezionalità nel concedere o negare diritti di traffico alle compagnie aeree. Ma questo sistema non si concilia con la libera prestazione dei servizi che dovrà essere garantita nel mercato unico del 1993. Di qui la necessità di cambiare le regole del gioco. Naturalmente, un accordo non poteva essere raggiunto in tempi brevi, ma i dodici della CEE hanno riconosciuto che nella prima metà del 1992 il problema dovrà essere risolto. Mentre in Europa si avvia la "deregulation", l'Italia è ancora prigioniera

di un sistema fondamentalmente dirigitico. Se n'è avuto l'esempio sulla spinosa questione delle tariffe interne, che sono soggette all'approvazione del Comitato Interministeriale Prezzi (CIP). L'Alitalia, che aveva le tariffe ferme all'ottobre del 1985, aveva sollecitato da anni un adeguamento che è stato concesso solo recentemente.

Dal 1 dicembre, è stato autorizzato un aumento dell'8%, mentre un secondo aumento del 4% scatterà il 1 luglio 1990.

Eppure, la richiesta era stata formulata nel novembre del 1987.

Gli utenti dicono che le tariffe aeree nazionali sono alte e più care di quelle praticate negli Stati Uniti e in altri Paesi europei. Ma negli USA, oltre alla "deregulation", c'è piena concorrenza tra più vettori e il mercato è molto più grande di quello italiano.

Nei Paesi europei, la situazione è diversa. Le compagnie di bandiera sono di proprietà dello Stato e godono di sovvenzioni.

Ma ciò che divide l'Italia dagli altri

Paesi in materia di tariffazione aerea è la differenza delle procedure.

In Francia vige il principio "silenzio-assenso": l'approvazione delle tariffe nazionali avviene automaticamente se, entro un mese dalla presentazione della richiesta, il Ministro dell'Aviazione Civile non esprime parere contrario.

In Germania, le tariffe nazionali sono approvate dalla Direzione Generale Aviazione Civile. Sono sottoposte al Ministero dell'Economia per la verifica "antitrust".

In Inghilterra le tariffe sono notificate alla Civil Aviation Authority, che interviene solo nei casi di "dumping" o di abuso della posizione dominante.

In Spagna gli aumenti tariffari sono sottoposti ad un organo analogo al nostro CIP e sono soggetti ad autorizzazione governativa.

In Italia, la compagnia aerea presenta

una istanza di aumento tariffario a Civilavia. Questo organismo esamina la documentazione e invia un appunto al Ministro dei Trasporti che la esamina, dà una valutazione e convoca la Commissione Sangalli. Questa Commissione verifica la consistenza dell'aumento richiesto ed esprime parere non vincolante per il Ministro dei Trasporti, il quale chiede l'approvazione del Comitato Interministeriale Prezzi.

Il CIP esamina la richiesta e - se l'approva - passa la sua approvazione al Ministro dei Trasporti che provvede con decreto ministeriale.

Solo con una procedura così complicata è possibile spiegare come siano trascorsi due anni dal momento della richiesta di aumento tariffario alla sua entrata in vigore.

Il ritardo sarà stato "gradito" dagli utenti ma ha provocato ad Alitalia perdite che sono stimate attorno ai 150 miliardi a fine '89.

L'aumento tariffario era stato chiesto per acquistare nuovi aerei e potenziare la flotta impegnata sulle rotte nazionali,



che dovrebbe passare dalle attuali 51 unità a circa 60 tra il 1990 e il 1993. Ora è vero che l'utente ha viaggiato a tariffe più basse, ma è altrettanto vero che ha viaggiato con disagio: si è dovuto mettere in "lista di attesa", ha dovuto sopportare ritardi e disservizi. Ma c'è un altro aspetto da richiamare. Se le tariffe sono in grado di coprire i costi del servizio, il bilancio di una compagnia va in utile e consente una più vasta partecipazione del risparmio privato al capitale di rischio. Se ci sono perdite da ripianare, i privati fuggono e tocca allo Stato intervenire. Sul piano della concorrenza europea, va detto che quello italiano è un caso unico in materia tariffaria. Negli altri Paesi della CEE le tariffe aeree sono aumentate (in Germania e Inghilterra in misura superiore al tasso dell'inflazione). Contemporaneamente, gli altri Stati hanno mantenuto invariate le aliquote IVA, mentre l'Italia le ha portate al 19%, con il risultato che l'IVA sui biglietti Alitalia è la più alta pagata da viaggiatori europei. Questa politica nazionale sembra fare a pugni con il mercato unico del tra-

**1993**

sporto aereo. È una politica "autarchica", nel senso che è dimensionata sul mercato nazionale, come se l'Italia fosse isolata dal contesto europeo. Molto spesso, si accusa l'Alitalia di non volere la concorrenza; ma ci si deve chiedere se a non volerla è la compagnia o lo Stato italiano, che adotta un comportamento incompatibile con una vera concorrenza. Adesso, questi nodi arrivano al pettine. Sono nodi aggrovigliati, perché anche le altre compagnie europee escono da un lungo periodo di protezionismo e di privilegio; da situazioni di monopolio o comunque da posizioni dominanti. Non è difficile immaginare, da qui al 1993, una gigantesca rissa europea, anzi una rissa "trasversale" per usare un aggettivo di moda. Le compagnie cercheranno, infatti, di mobilitare i loro rappresentanti politici nazionali per rinviare la scadenza della libertà o per ridurre la sfera di applicazione. Oppure, cer-

cheranno intese bilaterali, alleanze bilaterali o di area (Nord contro Sud), che consentano una operazione di "maquillage", evitando però quella concorrenza all'americana per la quale non sono preparate. È comprensibile che l'Europa degli Stati, delle sovranità nazionali, delle "compagnie di bandiera" opponga una certa resistenza alle novità sovranazionali europee. Basta pensare alle banche, anzi alle banche italiane che hanno già messo le mani avanti per ammonire che gli altri Paesi hanno regole più libere, regole che se fossero introdotte in Italia troppo tardi o a favore delle banche estere che già ne godono metterebbero in ginocchio il nostro sistema bancario. Nel settore aereo non c'è nessuno che voglia una "deregulation selvaggia". Ma ci sono pochi a rendersi conto che anche una "deregulation soft" non mancherà di creare problemi e resistenze. Tutti sognano cieli più azzurri in Europa, ma quasi tutti temono che per arrivarci si debba passare attraverso un periodo, forse lungo, di "turbolenze".

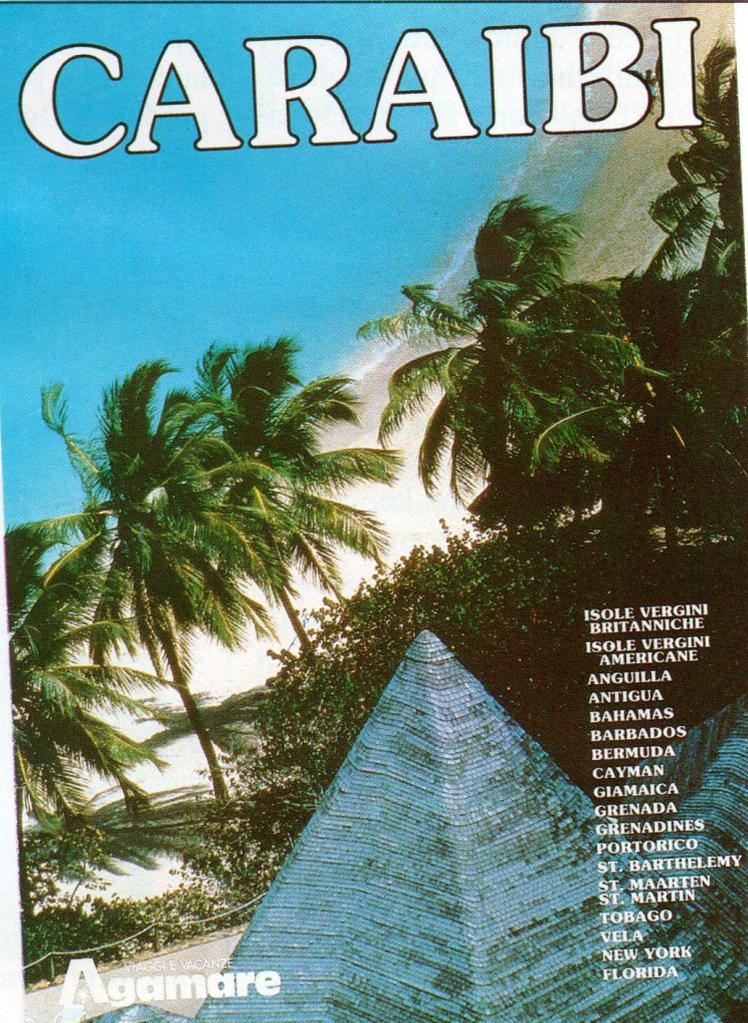
# DAL 1968 I CARAIBI... ...CHE CONTANO

ISOLE VERGINI BRITANNICHE  
ISOLE VERGINI AMERICANE  
ANGUILLA - ANTIGUA - BAHAMAS  
BARBADOS - BERMUDA - CAYMAN  
GIAMAICA - GRENADA - GRENADINES  
PORTORICO - ST. BARTHELEMY  
ST. MAARTEN - ST. MARTIN - TOBAGO  
- VELA - NEW YORK - FLORIDA  
CROCIERE COSTA - CROCIERE SUN LINE

VIAGGI E VACANZE  
**Agamare**

Agamare srl - Via della Spiga, 34 - 20121 Milano - (02) 5456291 r.a.  
Telex 322280 AGAMAR - Telegrammi AGAMAR - Telefax (02) 798049

# CARAIBI



ISOLE VERGINI  
BRITANNICHE  
ISOLE VERGINI  
AMERICANE  
ANGUILLA  
ANTIGUA  
BAHAMAS  
BARBADOS  
BERMUDA  
CAYMAN  
GIAMAICA  
GRENADA  
GRENADINES  
PORTORICO  
ST. BARTHELEMY  
ST. MAARTEN  
ST. MARTIN  
TOBAGO  
VELA  
NEW YORK  
FLORIDA